



# Industrie automobile: la "rail connection"



L'industrie automobile belge se porte bien: en 1986 et 1987, on a vendu sur notre territoire environ 400.000 voitures. La Belgique est un pays assembleur. Plus d'un million de voitures y sont montées chaque année, dont 90% pour l'exportation. Toutes les marques du monde entier sont "représentées" chez nous. Cela implique d'importants flux d'échange qui vont "comme sur des roulettes". Et la SNCB, transporteur de masse à grande capacité, joue à cet égard un rôle actif et croissant.

## Au-delà de la concurrence

La voiture et le train sont géné-

ralement considérés comme d'après concurrents. Pourtant, l'existence de l'une ne se conçoit véritablement pas sans l'autre.

Avant même qu'une automobile prenne forme, le train achemine de grandes quantités de pièces détachées vers les chaînes de montage. On a pu s'en convaincre en lisant dans notre précédente édition le reportage consacré à Volkswagen Bruxelles.

En aval, beaucoup de véhicules finis prennent le train pour les centres de distribution. Et lorsqu'il part en vacances, l'automobiliste peut emporter son véhicule en train-autos-couchettes,

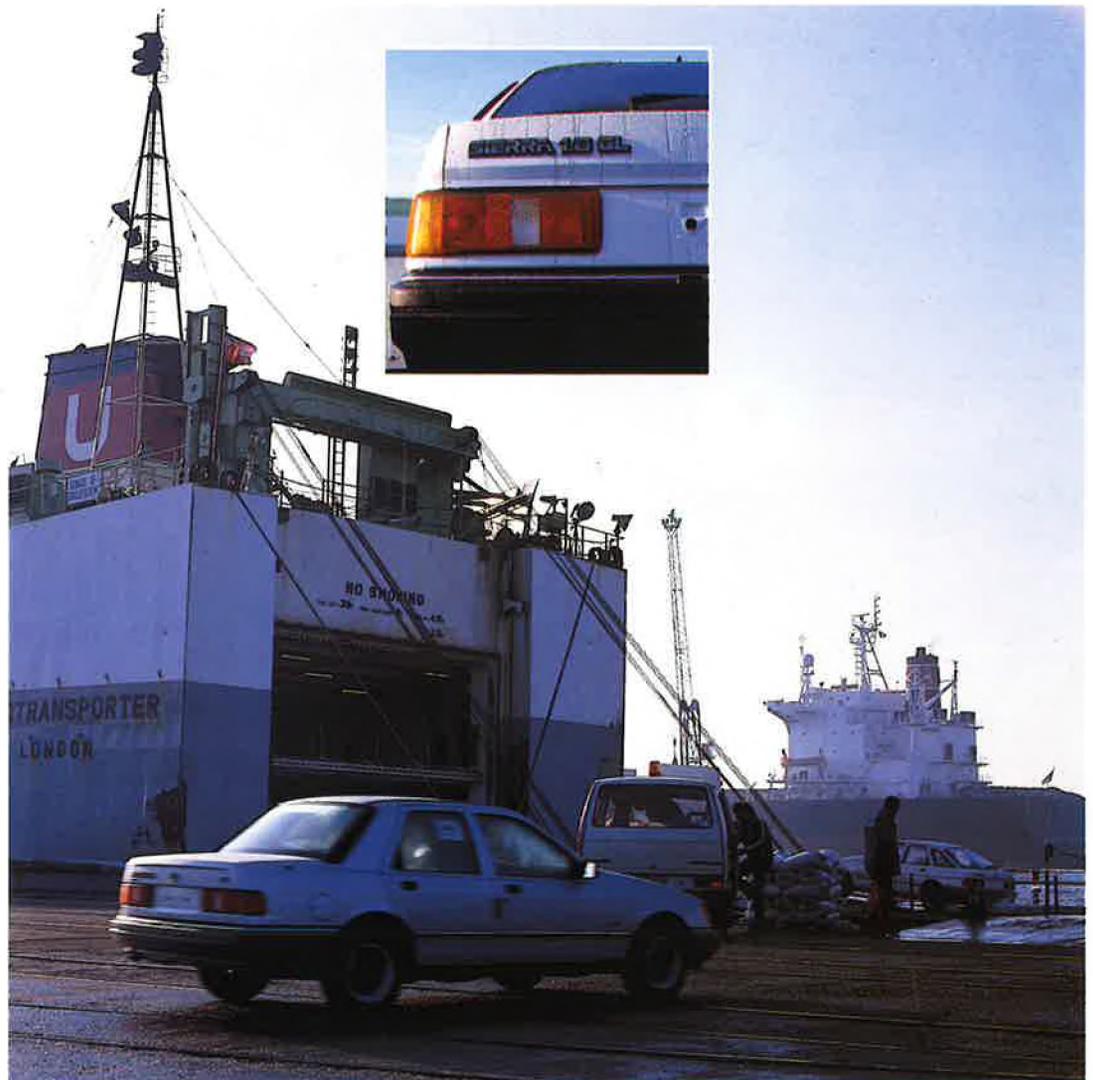
évitant ainsi les bouchons de l'été et les nuits au volant.

Si bien que l'automobile est, en dehors de tout esprit de compétition, une préoccupation quotidienne pour le chemin de fer.

## Un sérieux client

L'industrie automobile est un sérieux client pour le chemin de fer. Elle constitue un segment de marché en expansion constante, comme le prouve la croissance de trafic de 8,8% comptabilisée en 1987 par la SNCB (tout compris: pièces détachées et véhicules achevés).

En unités de chargement, le tra-





fic de 1986 (dans les deux sens) s'est présenté comme suit:

★ 50.000 wagons de pièces détachées;

★ 30.000 wagons de racks, palettes et autres emballages vides en rotation entre les usines;

★ 64.000 wagons de "produits finis", portant environ 700.000 voitures et véhicules utilitaires.

D'où vient cette évolution positive?

D'une détermination des prix adaptée au marché. Et d'un service de qualité - régulier et rapide - tel que les pointes de trafic soient absorbées sans le moindre problème.

L'un des résultats les plus remar-

quables en cette matière a été réalisé pour Ford entre Genk et le terminal SeaRo de Zeebrugge (SeaRo Ford center): en 1987, quelque 48.800 voitures Sierra et utilitaires Transit ont été transportés par fer à destination finale de la Grande-Bretagne.

### Le terminal SeaRo

SeaRo est un chargeur zeebruggeois en forte expansion: son volume global de trafic est passé de 2,35 millions de tonnes en 1986 à 3,2 millions de tonnes en 1987. Une croissance due, entre autres, aux opérations réalisées pour Ford et BMW, et telle que la société a besoin d'extensions

de surface pour répondre à la demande. SeaRo opère le déchargement des véhicules, leur parcage temporaire sur ses propres terrains et leur chargement sur ferry-boats.

Il y a quelques années, Ford faisait transporter par camion vers Zeebrugge et Flessingue ses voitures destinées à la Grande-Bretagne. Depuis 1985, le transfert au rail est total. Tout passe par Zeebrugge, entre les mains de SeaRo, grâce à la programmation dynamique et bien intégrée mise au point par la SNCB.

Ford apprécie la formule: sur une production totale de 341.200 véhicules en 1987 (59.400 Transit et 281.800 Sierra), l'usine de Genk en a confié environ 160.000 à la SNCB, pour diverses destinations européennes. Cette part de marché de 46 à 47% est d'autant plus significative si l'on sait que Ford écoule une bonne partie de sa production dans le Benelux et les régions proches d'Allemagne et de France où, sur des distances assez courtes, le transport routier prend en charge une part des livraisons.

Depuis quelques années, la SNCB collabore également avec SeaRo au transport des BMW destinées au marché anglais. Depuis le début de 1987, la quasi totalité des 36.000 voitures allemandes sont passées par Zeebrugge.

La collaboration étroite avec les constructeurs, le chargeur et l'opérateur maritime (Cobelfret pour BMW) prouve que le chemin de fer s'intègre parfaitement dans le concept "logistique totale" tout en accordant une grande attention au service développé avant et après l'acheminement pur.

